m²

SUPLEMENTO DE VIVIENDA
DE PAGINA/12 AÑO 2 - Nº92
SABADO 4 DE NOVIEMBRE DE 2000

■ **Opinión**
Controversias en torno de la responsabilidad del arquitecto, por la Arq. Valeria E. Nerpiti

■ **La ciudad**
Frente al puerto y al desarrollo sustentable, por el Arq. Pedro Conrado Sonderéguer

VIA LIBRE

Después de 18 meses de inactividad, en pocas semanas más el puente Ciudad de la Paz, en el cruce de dicha calle con Dorrego, será rehabilitado. Las obras de remodelación y la recuperación de una obra vital para el tránsito de la zona y la seguridad de sus vecinos.

Rafael Yohai

El puerto y el desarrollo sustentable

m² Por P. C. Sonderéguer

El próximo 6 de noviembre comenzará en Marsella la Séptima Conferencia de la Asociación Internacional Ciudades y Puertos, dedicada al tema *Ciudades Portuarias y Desarrollo Sostenible*. Durante cuatro días, participantes de todo el mundo expondrán experiencias y desarrollarán aspectos puntuales de una serie de problemas muy precisos y tangibles, puesto que se refieren a la adecuación de las ciudades a los grandes cambios económicos y políticos en curso, y al mismo tiempo de muy difícil abordaje, puesto que suponen profundas transformaciones no solamente técnicas y económicas sino también políticas, jurídicas y culturales.

La Conferencia tocará prácticamente todos los temas que interesan a una gran ciudad portuaria: desarrollo sostenible y gestión concertada de la ciudad portuaria, papel de los puertos en la ordenación del territorio, policentrismo e identidad, ampliación portuaria e industrial de la ciudad heredada, crecimiento y reconquista del puerto antiguo, la interfase ciudad-puerto, gestión medioambiental, sustentabilidad y proyecto estratégico.

Una suma de cuestiones con un elemento esencial en común: la visión de la ciudad portuaria como un sistema complejo y en plena evolución, que es necesario estudiar en el largo plazo y abordar con una fuerte visión prospectiva, desde una concepción de desarrollo sustentable: una oportunidad para las ciudades, los puertos y sus socios económicos de emprender una gestión concertada. En todo el mundo, la doble condición de ciudad metropolitana y puerto es percibida como una ventaja extraordinaria, que conviene potenciar y consolidar.

Es el caso de Barcelona, Bilbao, Marsella, Le Havre y los puertos de la costa oeste de los EE.UU., ciudades que han potenciado al mismo tiempo sus condiciones urbanas tradicionales y sus aptitudes portuarias, en la búsqueda de una mayor competitividad (la excepción es Nueva York, consolidada ya su posición de primer centro financiero mundial, un caso que parece irrepetible).

La experiencia contiene, sin duda, una enseñanza para la ciudad de Buenos Aires (oficialmente ausente en la Conferencia) que, al cabo de más de una década de desregulación económica y reforma del Estado, no ha incorporado todavía la cuestión portuaria como elemento esencial del proyecto de desarrollo urbano necesario, ni la cuestión del proyecto como motor ineludible de una propuesta urbana capaz de poner en marcha las potencialidades de la ciudad.

La tendencia a encarar los análisis urbanos desde una pretendida visión "integral" termina expresándose en planes, congelados en el tiempo y recortados en el espacio (en todos los espacios: jurisdiccionales, funcionales, operativos), reduciendo así la buscada integralidad a una declaración vencida de antemano por las dificultades (jurídicas, administrativas), donde los principales resortes y problemas de la ciudad real siguen ausentes: manejo conjunto del sistema Puerto Nuevo-Dock Sud, integración de los proyectos del área costera (incluyendo Retiro) en sus efectos recíprocos, integración de las cuestiones funcionales (modernización del sistema ferroportuario) con las cuestiones ambientales (ampliación de espacios verdes sin destruir la infraestructura ferroviaria), abordaje de la cuestión jurisdiccional (necesidad de reconstituir la Conamba), definición del papel regional de la ciudad. Una suma de cuestiones donde los (no siempre) relativamente buenos resultados parciales ocultan las posibilidades del conjunto.

LAS OBRAS PARA REMODELAR EL PUENTE CIUD

Volver a nace

m² Por Liliana Sánchez

El viejo puente sobre las vías ferroviarias, en el barrio de Colegiales, salió de servicio hace un año y medio. El deterioro obligó a su cierre para su remodelación, pero las obras se prolongaron más allá de lo previsto, con perjuicio para vecinos y automovilistas. En un mes volvería a habilitarse.

A fines de este mes sería puesto en funciones, nuevamente, el puente Ciudad de La Paz (entre Dorrego y Santos Dumont), que cruza por encima las vías del ferrocarril Bartolomé Mitre. Hace aproximadamente un año y medio fue cerrado para realizar tareas de mantenimiento y puesta en valor, pero un incendio que se produjo en la base obligó a rediseñar el proyecto original de remodelación y aprobar un presupuesto adicional. Durante ese lapso se agudizaron los perjuicios ocasionados a quienes viven y transitan por el lugar, porque la zona se volvió más insegura, decayó la actividad comercial y se recargó el tránsito por la Av. Cabildo y el viaducto Carranza, por no contar con esta vía alternativa.

Se trata de un puente antiguo, construido en 1919 por la Compañía de Tranvías Lacroze y cuya función original era el paso de los tranvías. Luego, en la década del 60 fue readaptado para la circulación vehicular. Consta de una estructura metálica que en su tramo principal tiene 5 metros de luz (altura) y en los accesos 7 metros, también cuenta con una pasarela peatonal lateral, originalmente hecha en madera, y que ahora fue reemplazada por losetas de hormigón armado.

Como consecuencia de la falta de mantenimiento durante décadas, todo el puente se encontraba en un avanzado estado de deterioro. La corrosión de los materiales metálicos (por acción de las lluvias y granizadas), además de la degradación de las vigas que soportaban la pasarela (por la acumulación de aguas servidas y pluviales) hacían que la estabilidad del puente estuviera en peligro; pero, aun así y pese a las limitaciones existentes, lo seguían transitando camiones pesados.

El relevamiento de las condiciones físicas del puente, la elaboración del diagnóstico y las propuestas para su recuperación estuvieron a cargo del Laboratorio de Materiales y Estructuras de la Facultad de Ingeniería de la Universidad de Buenos Aires. "Se contrató gente especializada porque era un proyecto complejo. Lo más simple era hacer un puente nuevo, pero atendiendo a la historia de esta obra se quería rescatar la funcionalidad de la estructura original", dice Fernando Fornás, director general de Obras Públicas del Gobierno de la Ciudad.

El estudio hecho por la facultad incluyó el análisis mecánico y químico de algunas muestras de acero estructural. Y planteó, como parte de los trabajos de recuperación, el recambio de algunas barras y, en otras partes, la limpieza por arenado. La empresa constructora Zonis Luis Carlos SA, adjudicataria de las obras civiles, se basó en este proyecto de intervención para realizar

■ La corrosión de los materiales m

Rafael Yohai



■ La estructura metálica tiene 5 metros de altura y 7 en los accesos.

Trayko
NUEVA LINEA 2000
Amplia variedad de comedores contemporáneos. Venta con tarjetas.
Fábrica, exposición y ventas: Moctezuma 1358/68 (alt. Segurola 1300) (1407) Bs. As. - Argentina Tel./fax: 4566-8605 / 4567-3449

Particular
Alquiler:
• Avda. Corrientes y Callao - Excelentes monoambientes - Apto profesional o vivienda.
Venta:
• Casa en PH - 95 metros cubiertos - Quincho - Parrilla - Lote libre 200m2 - Unica - Zona Monserrat.
• Dúplex a estrenar - 3 ambientes - 2 baños - Cochera - Fondo. $ 55.000. Centro ciudad de Pilar, Buenos Aires.
Consúltenos por otras ubicaciones
15-4-915-9116
15-4-047-0168

EXCEPCIONAL PH EN LA PATERNAL
PULMON DE MANZANA: En 2 plantas (200m² cub.).
PLANTA ALTA: 4 amplios ambientes, lavadero y 2 baños (1 a nuevo de 4x3,5)
PLANTA BAJA: 1 habitación ideal p/escritorio o consultorio, muy amplia. Enorme living y comedor. Cocina y comedor diario, cómodo toilette.
PATIO Y FONDO ARBOLADO ESPECTACULAR: (130m²) con limonero, pomelo, nogal y palo borracho.
Solicitar entrevistas al 4581-5260 y 4581-3762
Dueño directo



m² Por P. C. Sonderéguer

El puerto y el desarrollo sustentable

El próximo 6 de noviembre comenzará en Marsella la Séptima Conferencia de la Asociación Internacional Ciudades y Puertos, dedicada al tema *Ciudades Portuarias y Desarrollo Sostenible*. Durante cuatro días, participantes de todo el mundo expondrán experiencias y desarrollarán aspectos puntuales de una serie de problemas muy precisos y tangibles, puesto que se refieren a la adecuación de las ciudades a los grandes cambios económicos y políticos en curso, y al mismo tiempo de muy difícil abordaje, puesto que suponen profundas transformaciones no solamente técnicas y económicas sino también políticas, jurídicas y culturales.

La Conferencia tocará prácticamente todos los temas que interesan a una gran ciudad portuaria: desarrollo sostenible y gestión concertada de la ciudad portuaria, papel de los puertos en la ordenación del territorio, policentrismo e identidad, ampliación portuaria e industrial de la ciudad heredada, crecimiento y reconquista del puerto antiguo, la interfase ciudad-puerto, gestión medioambiental, sustentabilidad y proyecto estratégico.

Una suma de cuestiones con un elemento esencial en común: la visión de la ciudad portuaria como un sistema complejo y en plena evolución, que es necesario estudiar en el largo plazo y abordar con una fuerte visión prospectiva, desde una concepción de desarrollo sustentable: una oportunidad para las ciudades, los puertos y sus socios económicos de emprender una gestión concertada. En todo el mundo, la doble condición de ciudad metropolitana y puerto es percibida como una ventaja extraordinaria, que conviene potenciar y consolidar.

Es el caso de Barcelona, Bilbao, Marsella, Le Havre y los puertos de la costa oeste de los EE.UU., ciudades que han potenciado al mismo tiempo sus condiciones urbanas tradicionales y sus aptitudes portuarias, en la búsqueda de una mayor competitividad (la excepción es Nueva York, consolidada ya su posición de primer centro financiero mundial, un caso que parece irrepetible).

La experiencia contiene, sin duda, una enseñanza para la ciudad de Buenos Aires (oficialmente ausente en la Conferencia) que, al cabo de más de una década de desregulación económica y reforma del Estado, no ha incorporado todavía la cuestión portuaria como elemento esencial del proyecto de desarrollo urbano necesario, ni la cuestión del proyecto como motor ineludible de una propuesta urbana capaz de poner en marcha las potencialidades de la ciudad.

La tendencia a encarar los análisis urbanos desde una pretendida visión "integral" termina expresándose en planes, congelados en el tiempo y recortados en el espacio (en todos los espacios: jurisdiccionales, funcionales, operativos), reduciendo así la buscada integralidad a una declaración vencida de antemano por las dificultades (jurídicas, administrativas), donde los principales resortes y problemas de la ciudad real siguen ausentes: manejo conjunto del sistema Puerto Nuevo-Dock Sud, integración de los proyectos del área costera (incluyendo Retiro) en sus efectos recíprocos, integración de las cuestiones funcionales (modernización del sistema ferroportuario) con las cuestiones ambientales (ampliación de espacios verdes sin destruir la infraestructura ferroviaria), abordaje de la cuestión jurisdiccional (necesidad de reconstituir la Conamba), definición del papel regional de la ciudad. Una suma de cuestiones donde los (no siempre) relativamente buenos resultados parciales ocultan las posibilidades del conjunto.

LAS OBRAS PARA REMODELAR EL PUENTE CIUDAD DE LA PAZ, SOBRE LAS VIAS DEL FERROCARRIL MITRE

Volver a nacer 81 años después

m² Por Liliana Sánchez

El viejo puente sobre las vías ferroviarias, en el barrio de Colegiales, salió de servicio hace un año y medio. El deterioro obligó a su cierre para su remodelación, pero las obras se prolongaron más allá de lo previsto, con perjuicio para vecinos y automovilistas. En un mes volvería a habilitarse.

A fines de este mes sería puesto en funciones, nuevamente, el puente Ciudad de La Paz (entre Dorrego y Santos Dumont), que cruza por encima las vías del ferrocarril Bartolomé Mitre. Hace aproximadamente un año y medio fue cerrado para realizar tareas de mantenimiento y puesta en valor, pero un incendio que se produjo en la base obligó a rediseñar el proyecto original de remodelación y aprobar un presupuesto adicional. Durante ese lapso se agudizaron los perjuicios ocasionados a quienes viven y transitan por el lugar, porque la zona se volvió más insegura, decayó la actividad comercial y se recargó el tránsito por la Av. Cabildo y el viaducto Carranza, por no contar con esta vía alternativa.

Se trata de un puente antiguo, construido en 1919 por la Compañía de Tranvías Lacroze y cuya función original era el paso de los tranvías. Luego, en la década del 60 fue readaptado para la circulación vehicular. Consta de una estructura metálica que en su tramo principal tiene 5 metros de luz (altura) y en los accesos 7 metros, también cuenta con una pasarela peatonal lateral, originalmente hecha en madera, y que ahora fue reemplazada por losetas de hormigón armado.

Como consecuencia de la falta de mantenimiento durante décadas, todo el puente se encontraba en un avanzado estado de deterioro. La corrosión de los materiales metálicos (por acción de las lluvias y granizadas), además de la degradación de las vigas que soportaban la pasarela (por la acumulación de aguas servidas y pluviales) hacían que la estabilidad del puente estuviera en peligro; pero, aun así y pese a las limitaciones existentes, lo seguían transitando camiones pesados.

Rafael Yohai



La corrosión de los materiales metálicos y la degradación de las vigas ponían en peligro la estabilidad.

El relevamiento de las condiciones físicas del puente, la elaboración del diagnóstico y las propuestas para su recuperación estuvieron a cargo del Laboratorio de Materiales y Estructuras de la Facultad de Ingeniería de la Universidad de Buenos Aires. "Se contrató gente especializada porque era un proyecto complejo. Lo más simple era hacer un puente nuevo, pero atendiendo a la historia de esta obra se quería rescatar la funcionalidad de la estructura original", dice Fernando Fornás, director general de Obras Públicas del Gobierno de la Ciudad.

El estudio hecho por la facultad incluyó el análisis mecánico y químico de algunas muestras de acero estructural. Y planteó, como parte de los trabajos de recuperación, el recambio de algunas barras y, en otras partes, la limpieza por arenado. La empresa constructora Zonis Luis Carlos SA, adjudicataria de las obras civiles, se basó en este proyecto de intervención para realizar sus tareas; pero un incendio ocurrido abajo del puente, antes de comenzar la ejecución, determinó la necesidad de agregar trabajos que no estaban previstos.

"El incendio modificó sustancialmente la contratación (de la obra). Hubo que rediseñar un montón de cosas que implicaron un aumento de los costos y de los plazos, por eso la demora", se justifica el Ing. Fornás.

Demoras: ***Las fechas de vencimiento para la terminación de las obras y la puesta en funciones del puente se fueron sucediendo sin que se cumplieran.***

Sin plazos fijos

Las fechas de vencimiento para la terminación de las obras y la puesta en funciones del puente se fueron sucediendo sin que se cumplieran. Primero se estableció el 6 de enero de 2000. Luego, y por las complicaciones que surgieron, se dispuso como tope el 31 de agosto pasado. Llegado ese momento fue necesario otorgar una prórroga de 70 días más.

Mientras tanto, la circulación de transeúntes y automovilistas, así como la actividad de vecinos y comerciantes, también se complejizó. "Muchos comercios quebraron; los vecinos para cruzar tienen que rodear por Cabildo; la policía no puede entrar. También es un tema de seguridad, no es un capricho", resume Catalina Prati, de la Asociación Civil de Fomento Nuevo Colegiales, que se sigue reuniendo para reclamar por la pronta apertura del puente.

El próximo avance de obra tendrá lugar dentro de 15 días, cuando se hará la prueba final de carga y de ahí en más, si todo está en orden, para fines de noviembre se procederá a la segunda inauguración del puente Ciudad de La Paz, 81 años después de la primera.

Rafael Yohai



La estructura metálica tiene 5 metros de altura y 7 en los accesos.

Rafael Yohai





El relevamiento de las condiciones físicas estuvo a cargo del Laboratorio de Materiales y Estructuras de la Fac. de Ingeniería.

CAL Y ARENA

Cursos

La Facultad de Arquitectura, Diseño y Urbanismo de la UBA informó que en las próximas semanas dará inicio a los siguientes cursos:

- Ambiente y Ciudad. Coordina la Arq. Silvia de Schiller. A partir del 10 de noviembre en seis clases intensivas.
- Nuevos materiales y tecnologías (Arq. Susana Babic). En cinco clases, a partir del 22 de noviembre (charla informativa, el miércoles 15).
- Nuevos modos de gestión y producción de edificios (Arqs. José Miguens y Enrique Talenton). Cuatro clases, desde el 14 de noviembre (charla informativa, el martes 7).

Consorcios

Una mesa redonda donde se expondrán los problemas que existen en los Consorcios de Propiedad Horizontal y sus posibles soluciones se llevará a cabo en la Defensoría del Pueblo de la Nación, Montevideo 1244, el próximo 9 de noviembre de 14 a 18 horas. Participarán de la misma representantes de la Liga del Consorcista de la Propiedad Horizontal, de Adelco y de la Legislatura de la Ciudad de Buenos Aires. Serán analizados, entre otros temas, las expensas comunes, la situación precaria de los derechos de los propietarios, la registración obligatoria de los administradores y la compleja problemática de los barrios privados. La entrada es libre y gratuita.

Aclaración

En referencia a la entrevista publicada en esta misma página de la edición del 21 de octubre, Eduardo Jozami, subsecretario de Vivienda de la Ciudad, pidió que se aclarara que los 400 millones de pesos a los que aludió como inversión prevista para la transformación de villas en barrios populares corresponden a un presupuesto plurianual que se pondrá en marcha a partir del año 2001.

Trayko
NUEVA LINEA 2000
Amplia variedad de comedores contemporáneos. Venta con tarjetas.
Fábrica, exposición y ventas: Moctezuma 1358/68 (alt. Segurola 1300) (1407) Bs.As. - Argentina
Tel./fax: 4566-8605 / 4567-3449

Particular

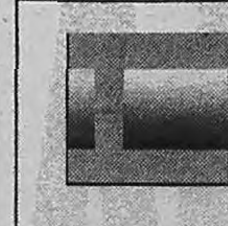
Alquiler:
• Avda. Corrientes y Callao - Excelentes monoambientes - Apto profesional o vivienda.

Venta:
• Casa en PH - 95 metros cubiertos - Quincho - Parrilla - Lote libre 200m2 - Unica - Zona Monserrat.
• Dúplex a estrenar - 3 ambientes - 2 baños - Cochera - Fondo. $ 55.000. Centro ciudad de Pilar, Buenos Aires.
Consúltenos por otras ubicaciones
15-4-915-9116
15-4-047-0168

EXCEPCIONAL PH EN LA PATERNAL
PULMON DE MANZANA: En 2 plantas (200m² cub.).
PLANTA ALTA: 4 amplios ambientes, lavadero y 2 baños (1 a nuevo de 4x3,5)
PLANTA BAJA: 1 habitación ideal p/escritorio o consultorio, muy amplia. Enorme living y comedor. Cocina y comedor diario, cómodo toilette.
PATIO Y FONDO ARBOLADO ESPECTACULAR: (130m²) con limonero, pomelo, nogal y palo borracho.
Solicitar entrevistas al **4581-5260** y **4581-3762**
Dueño directo

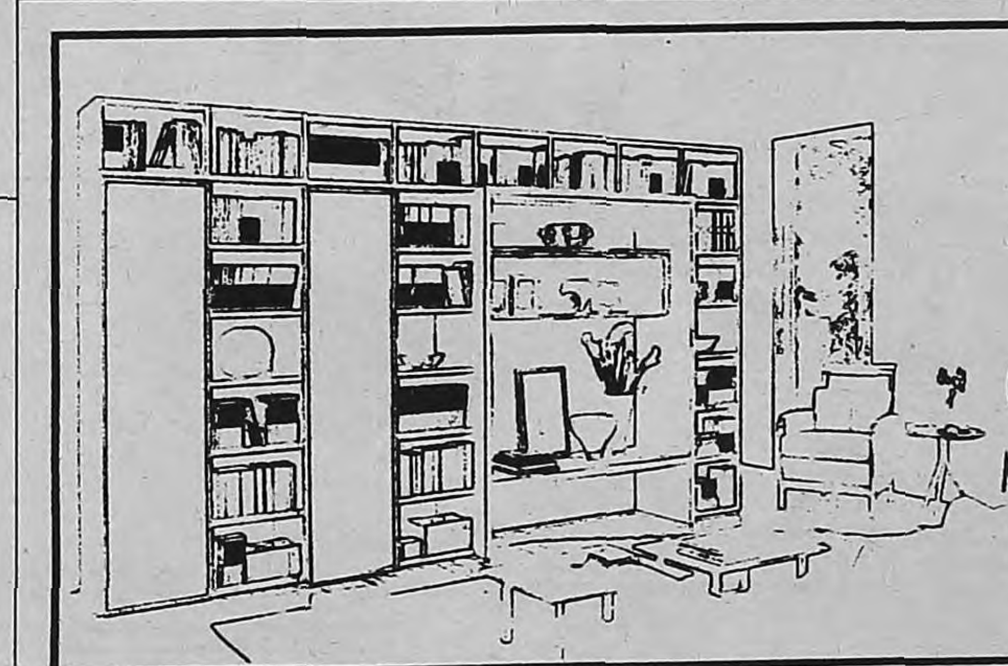


BuenosAires2000
Simposio Internacional sobre **Vivienda Social**
Facultad de Ingeniería (UBA), Paseo Colón 850, 9/10 de noviembre de 9 a 18 hs.
Información e inscripción previa:
Av. Las Heras 2214, 1er. Piso - Tfax: 4514-3011/12
email: economia@heras.fi.uba.ar


Iluminación
TOQUEDELUZ.COM.AR
Asesoramiento gratuito – proyectos
Tel-fax:4488-1457
e-mail: longas@toquedeluz.com.ar

NET12
CONEXION WEB SIN LIMITE
9,90 +IVA
LLAMANOS 4342-7013

Para publicar en esta sección
Departamento de publicidad de Página/12
4342-6000



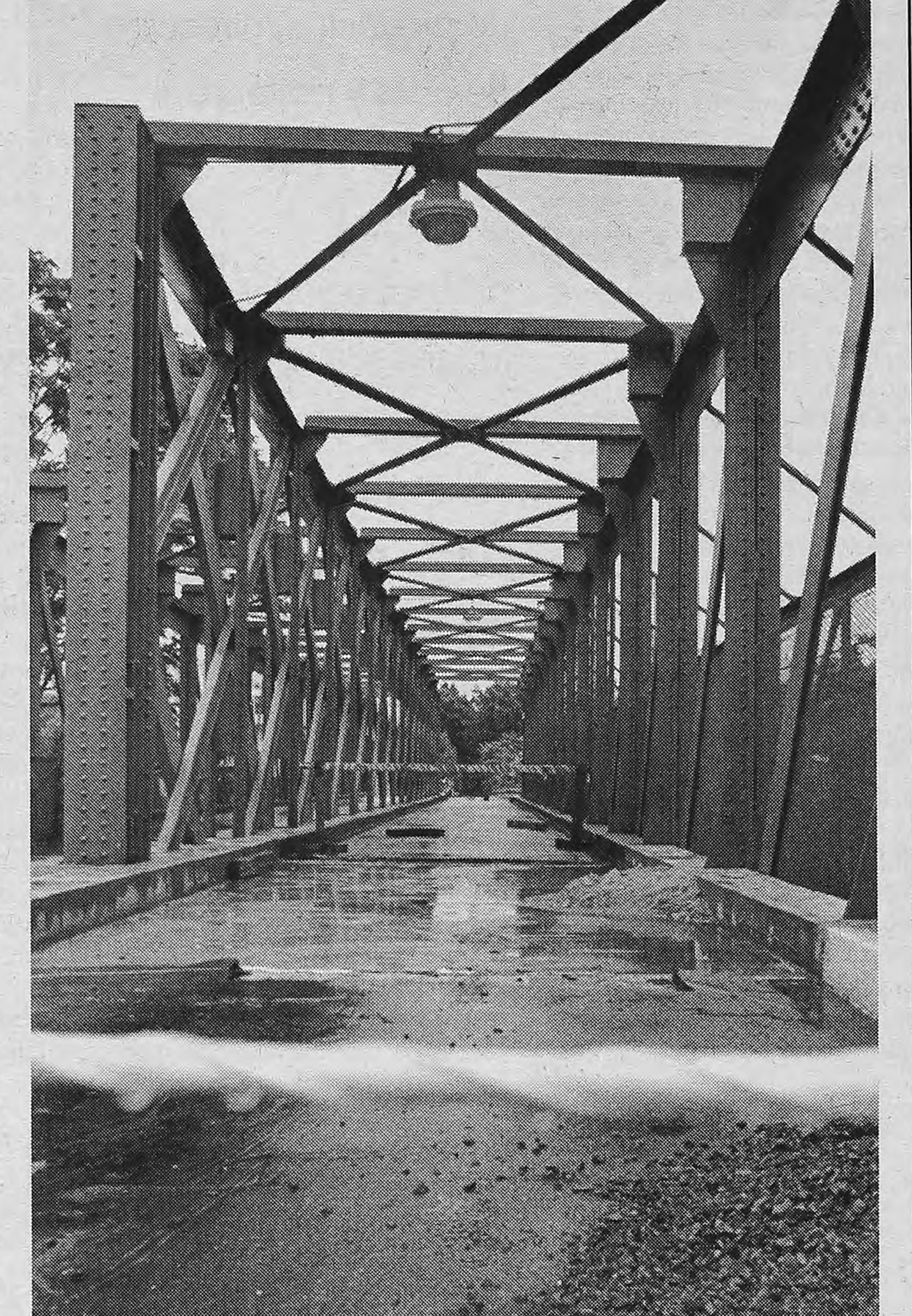
AD DE LA PAZ, SOBRE LAS VIAS DEL FERROCARRIL MITRE

r 81 años después

Rafael Yohai



Rafael Yohai



etálicos y la degradación de las vigas ponían en peligro la estabilidad.

■ El relevamiento de las condiciones físicas estuvo a cargo del Laboratorio de Materiales y Estructuras de la Fac. de Ingeniería.

sus tareas; pero un incendio ocurrido abajo del puente, antes de comenzar la ejecución, determinó la necesidad de agregar trabajos que no estaban previstos.

"El incendio modificó sustancialmente la contratación (de la obra). Hubo que rediseñar un montón de cosas que implicaron un aumento de los costos y de los plazos, por eso la demora", se justifica el Ing. Fornás.

■ **Demoras:** *Las fechas de vencimiento para la terminación de las obras y la puesta en funciones del puente se fueron sucediendo sin que se cumplieran.*

Sin plazos fijos

Las fechas de vencimiento para la terminación de las obras y la puesta en funciones del puente se fueron sucediendo sin que se cumplieran. Primero se estableció el 6 de enero de 2000. Luego, y por las complicaciones que surgieron, se dispuso como tope el 31 de agosto pasado. Llegado ese momento fue necesario otorgar una prórroga de 70 días más.

Mientras tanto, la circulación de transeúntes y automovilistas, así como la actividad de vecinos y comerciantes, también se complejizó. "Muchos comercios quebraron; los vecinos para cruzar tienen que rodear por Cabildo; la policía no puede entrar. También es un tema de seguridad, no es un capricho", resume Catalina Prati, de la Asociación Civil de Fomento Nuevo Colegiales, que se sigue reuniendo para reclamar por la pronta apertura del puente.

El próximo avance de obra tendrá lugar dentro de 15 días, cuando se hará la prueba final de carga y de ahí en más, si todo está en orden, para fines de noviembre se procederá a la segunda inauguración del puente Ciudad de La Paz, 81 años después de la primera.

CAL Y ARENA

Cursos

La Facultad de Arquitectura, Diseño y Urbanismo de la UBA informó que en las próximas semanas dará inicio a los siguientes cursos:

■ Ambiente y Ciudad. Coordina la Arq. Silvia de Schiller. A partir del 10 de noviembre en seis clases intensivas.

■ Nuevos materiales y tecnologías (Arq. Susana Babic). En cinco clases, a partir del 22 de noviembre (charla informativa, el miércoles 15).

■ Nuevos modos de gestión y producción de edificios (Arqs. José Miguens y Enrique Talenton). Cuatro clases, desde el 14 de noviembre (charla informativa, el martes 7).

Consorcios

Una mesa redonda donde se expondrán los problemas que existen en los Consorcios de Propiedad Horizontal y sus posibles soluciones se llevará a cabo en la Defensoría del Pueblo de la Nación, Montevideo 1244, el próximo 9 de noviembre de 14 a 18 horas. Participarán de la misma representantes de la Liga del Consorcista de la Propiedad Horizontal, de Adelco y de la Legislatura de la Ciudad de Buenos Aires. Serán analizados, entre otros temas, las expensas comunes, la situación precaria de los derechos de los propietarios, la registración obligatoria de los administradores y la compleja problemática de los barrios privados. La entrada es libre y gratuita.

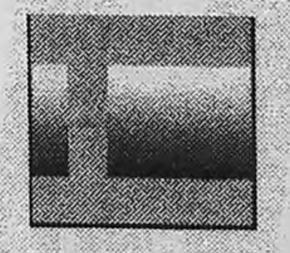
Aclaración

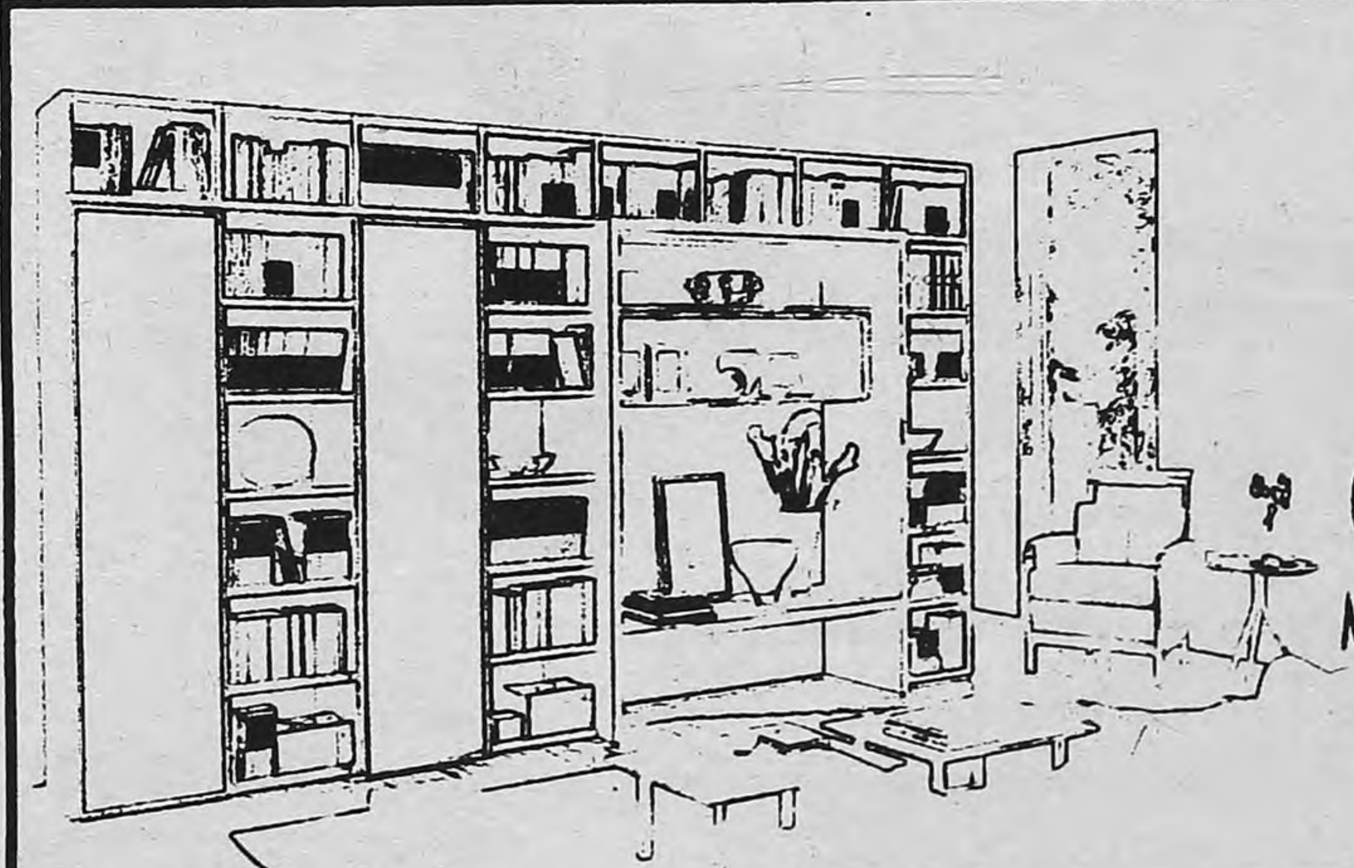
En referencia a la entrevista publicada en esta misma página de la edición del 21 de octubre, Eduardo Jozami, subsecretario de Vivienda de la Ciudad, pidió que se aclarara que los 400 millones de pesos a los que aludió como inversión prevista para la transformación de villas en barrios populares corresponden a un presupuesto plurianual que se pondrá en marcha a partir del año 2001.



Para publicar en esta sección
Departamento de publicidad de Página/12
4342-6000

BuenosAires2000
Simposio Internacional sobre Vivienda Social
Facultad de Ingeniería (UBA),
Paseo Colón 850, 9/10 de noviembre de 9 a 18 hs.
•
Información e inscripción previa:
Av. Las Heras 2214, 1er. Piso - Tfax: 4514-3011/12
email: economia@heras.fi.uba.ar


Iluminación
TOQUEDELUZ.COM.AR
Asesoramiento gratuito – proyectos
Tel-fax:4488-1457
e-mail: longas@toquedeluz.com.ar


Bibliotecas
Carpintería de Madera a Medida
MADERA NORUEGA & COMPANY
Camargo 940 (1414) Capital
Tel/Fax 4855-7161

Responsabilidad profesional

m² Por Valeria E. Nerpiti *

La responsabilidad del arquitecto en materia de proyectos, dirección de obra y materiales es un tema de creciente preocupación y da lugar cada vez a mayores controversias. La autora de la nota analiza las nuevas exigencias en el tema.

Diariamente llegan al estudio diversas publicaciones, de las que mis colegas me separan las que se refieren a mi especialidad, la "Arquitectura Legal". Al clasificarlas por temas descubrí que, últimamente, el archivo de responsabilidad profesional aumentaba mucho más rápido que el resto, por lo que comencé a estudiarlo detenidamente analizando el contenido de cada artículo. Al finalizar, tenía tantas preguntas sin respuesta que decidí visitar al Dr. Daniel E. Butlow, del Estudio Butlow & Bustos Abogados para que, café de por medio, me respondiera alguno de mis interrogantes.

El Dr. Butlow me comentaba que en tanto y en cuanto el título de "arquitecto" sea el grado académico más importante que otorga la humanidad, para la realización de un proyecto, la construcción o para la dirección de un edificio, el arquitecto es el responsable máximo por cualquier tarea derivada de todo el camino para que la obra intelectual, que se genera en su mente y luego la traslada a un papel o una pantalla de computadora, se materialice y sea vivible. A mayor cantidad de incumbencias, mayor será su responsabilidad.

De las noticias que había analizado, varias de ellas se referían a la responsabilidad profesional del arquitecto por proyecto y por dirección de obra, por lo que las preguntas al Dr. Butlow fueron muy directas:

–¿Cuándo es responsable un arquitecto por el proyecto que genera?

–La idea de proyecto es algo que ha ido evolucionando; hace muchos años, cuando se hacían proyectos muy simplificados, la idea de la responsabilidad estaba totalmente alejada del proyecto. Esto, hoy día es imposible.

En la medida que evoluciona el tema de la responsabilidad, se le dan nuevas lecturas legales al proyecto, considerándolo como una metodología total que le da sentido a una obra. En tanto y en cuanto a ese proyecto se lo acote, se lo reglamente, cualquier violación que se haga a los límites impuestos por ley, reglamento u ordenanza, hará surgir la responsabilidad.

Se supone que todo lo que figura en los Códigos de Edificación y Planeamiento, es cosa antigua y no da lugar a la creatividad del arquitecto. Precisamente eso es lo que origina la responsabilidad en materia de proyecto, o sea la violación de normas que están originadas en los entes que tienen capacidad para reglarlas, por ejemplo la Municipalidad, la comisión de un country, los institutos de la Vivienda, la Superintendencia de Bomberos, etc.

Pero también hay otras reglas que surgen de lo que es la coherencia de un proyecto. Se puede hacer un mal proyecto si se utilizan indebidamente los materiales, si se aplican a cosas que no corresponden, si se utilizan materiales no conocidos, etc.

–¿Cuándo es responsable un arquitecto por la dirección de obra?

–Si uno logra superar la etapa de una planimetría correcta, entonces sobreviene la responsabilidad del director de Obra. No hacer lo que la ley esperaba de él es lo que origina la idea de reproche, específicamente no controlar debidamente la fiel interpretación de los planos.

La falta de control hace que, cuando el proyecto esté correctamente hecho, la obra salga mal, que sea incorrecta, porque no hubo una certificación fiel de que la obra material se correspondía con la obra intelectual. Día a día aparecen en el mercado nuevos materiales que los arquitectos se ven tentados a utilizar, principalmente por una cuestión de costos, pero la pregunta al Dr. Butlow es:

–¿Cuál es la responsabilidad del arquitecto por la utilización de los nuevos materiales elaborados?

–Vivimos en épocas donde se acrecienta la responsabilidad profesional. Cuando uno va a usar un material nuevo, tiene que tener en cuenta que esos materiales siempre originan mayor responsabilidad que los materiales tradicionales. Cuando uno usa un material nuevo, tiene que saber exactamente qué razón lo llevó a utilizarlo no por motivos de snobismo, sino por una razón de economía, de diseño. La ley exige al arquitecto que vea las cosas que aquella persona que no lo es no puede ver.

Al utilizar estos materiales se debe tener, por lo menos, la prueba de que en otros lugares fue usado y cuál fue el comportamiento que tuvo ese material, o cuál fue el dictamen que emitió el INTI, etc. "*Actuar con responsabilidad evita la responsabilidad*".

Habitualmente nos preguntamos cómo podemos protegernos, pero hasta ahora no teníamos ningún medio más que nosotros mismos, pero ha llegado a mis manos un seguro para arquitectos por responsabilidad profesional, que se ha lanzado al mercado.

–¿Cuál es su opinión sobre un seguro de responsabilidad profesional para arquitectos?

–Actuar con un buen seguro que cubra los errores que todos podemos cometer actuando como proyectistas o como directores de obra es tan necesario como un buen conductor de autos necesita de un seguro para circular por la calle.

Dado que actualmente la responsabilidad profesional del arquitecto es lo más cuestionado, llegará el momento en que un arquitecto no podrá trabajar sin seguro. Esto ya es algo que está aprobado en EE.UU. y en Francia, donde la gente sabe anticipadamente quién va a pagar en caso de que se produzca un error o un imprevisto. La idea de culpa parte de un interrogante: ¿existía alguien que podía prever que esto pasara? Y un arquitecto, salvo caso fortuito, jamás puede decir que él no pudo preverlo. "*No se puede ser arquitecto sin ser arquitecto*".



Alejandro Elías

Después de la charla con el Dr. Butlow, al regresar a mi estudio reflexioné acerca de lo que al comienzo él me decía: a mayor incumbencia, mayor responsabilidad. Nos hemos dedicado durante años a discutir sobre cuánta incumbencia debíamos tener, pero nunca nadie pensó en toda la responsabilidad que debíamos asumir. Los arquitectos tenemos esto tan incorporado a nosotros mismos que creemos que podemos hacer todo, que nunca necesitamos de un colega especializado, porque a nosotros nos enseñaron de todo un poquito en la Universidad y, como siempre se antepone el signo $ a cualquier trabajo que solicitemos, preferimos decir que nosotros podemos con todo, cuando en realidad no terminamos haciendo nada bien. Todavía no entendimos que los honorarios que cobramos no sólo son retribución por lo que realizamos, sino también por la responsabilidad que asumimos. Entonces, cuando sucede cualquier problema de responsabilidad, no hay honorario que hayamos cobrado que cubra esa responsabilidad.

El mundo evolucionó; nosotros como personas también. Pero creemos que evolucionar profesionalmente es utilizar el último material que salió al mercado o el mejor programa de computación para realizar los planos y presentaciones.

En definitiva, somos mucho más exigentes que hace 20 años atrás; también nuestros comitentes son más exigentes y requieren lo mejor. Por esto es necesario que nos detengamos a reflexionar sobre qué pretendemos como profesionales, qué está sucediendo a nuestro alrededor y qué pensamos hacer para mejorar o revertir la situación, dentro de lo que se pueda.

** Socia titular de Nerpiti & Asociados.*

